

**MERCANTILISMO y COMERCIO EN EL  
MUNDO IBÉRICO**

**Editor:  
Fernando Jumar**

| Precio del Ejemplar: \$7,00 |

**Facultad de Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Comunicación  
Departamento de Ciencias Sociales y Humanidades Documento de  
Trabajo Nro. 2**

Lima 717 - C1073AAO - Ciudad de Buenos Aires Teléfono:  
(54.11) 4000-7487 - Fax: (54.11) 4383-4309 E-mail:  
sociales@uade.edu.ar www.uade.edu.ar

Buenos Aires, 2002

## Los comerciantes rioplatenses: su participación en el comercio legal español. 1720-1778

Fernando Jumar\*

El propósito de este texto es presentar algunos de los resultados de una investigación sobre los comerciantes del Río de la Plata en sus relaciones atlánticas entre 1720 y 1778, así como algunas reflexiones sobre su inserción en el marco institucional. La delimitación cronológica está impuesta por la principal fuente utilizada, los registros de navíos españoles, que durante esos años permiten realizar un estudio pormenorizado de la participación de los individuos en los envíos a España.

A fin de precisar el punto de vista adoptado, es necesario tener presente que el Río de la Plata durante la dominación hispana no constituía una frontera entre sus dos *bandas* y que existió un complejo portuario formado por las ciudades-puerto (Buenos Aires, Colônia do Sacramento y Montevideo) y un número indefinido e indefinible de *desembarcaderos ad-hoc* sobre la costa bonaerense. El 'comercio rioplatense' no se limita, entonces, al estudio del movimiento del puerto de Buenos Aires, a pesar de que en ciertos aspectos la capital administrativa de los españoles en el Río de la Plata haya tenido el papel de articulador del complejo portuario rioplatense.<sup>1</sup> A la hora de acercarnos a los comerciantes rioplatenses será necesario incluir, en la medida de lo posible, a los de Colônia do Sacramento y Montevideo, para evaluar mejor las estrategias utilizadas por los individuos para alcanzar sus objetivos individuales y de grupo.

Con la excepción relativa del ya viejo trabajo de Susan Socolow (1988), los estudios sobre los comerciantes de Buenos Aires se centran en un personaje elegido en función de su pertenencia a lo que se podría llamar la "élite de archivo", es decir, individuos más fáciles de estudiar por el mayor número de fuentes existentes accesibles al investigador. Es posible que este acercamiento al tema haya generado algunas distorsiones. Por ejemplo, llegar a creer que la participación en el comercio ultramarino estaba reservada a un restringido grupo de "grandes comerciantes", grupo mal definido, pero que tiene una fuerte existencia historiográfica. Al mismo tiempo, estos estudios corren el riesgo de crear imágenes no del todo comprobadas, tales como la existencia de un bloque de funcionarios, comerciantes y propietarios rurales, que habrían compartido los mismos objetivos y por ende, habrían utilizado iguales estrategias para alcanzarlos.

Esas vidas son excepcionales. Como en toda sociedad, las vidas de quienes tienen más éxito están lejos de representar a la media, aún dentro del sector del cual son los emergentes más exitosos, y los modelos de comportamiento que surgen de los estudios de caso probablemente no lo sean. El gran comerciante, con intereses en todos los sectores de la economía, invirtiendo en todo, que comercia con bienes europeos y se dedica a la producción de cueros, que compra cargos importantes y participa activamente en el cabildo local, que envía a sus hijos a España para estudiar (de dónde volverán con la cabeza llena de ideas subversivas), que casa a sus hijas con virreyes, que sabe aprovechar todas las ocasiones que ofrece el sistema (y sus intersticios) para obtener beneficios que le permitirán dejar a sus herederos una verdadera fortuna, parece constituir más un condensado de todo lo que se podía hacer que lo que podían hacer todos. Es evidente que esas historias infrecuentes son las que dejan más huellas en los archivos.

Para evitar ese riesgo (al menos parcialmente), se pueden tratar de identificar algunos de los comportamientos más extendidos entre el mayor número de individuos vinculados al Atlántico. Con ese fin es posible recurrir a las *partidas de registro*, es decir, cada una de las anotaciones de los

---

\* Universidad Argentina de la Empresa, Universidad Nacional de Tres de Febrero y Universidad Nacional de La Plata, fernandojumar@sinectis.com.ar.

<sup>1</sup> El complejo portuario rioplatense, su existencia, constitución y modalidades de funcionamiento constituyen el tema del capítulo II de mi tesis de doctorado: *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*, París, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2000, 1184 p.

registros de navíos que circularon dentro del sistema legal español. Las informaciones contenidas por las *partidas de registro* deberán ser completadas (y lo están siendo) con otras fuentes: la batería habitual de los estudios de redes (registros de notarios, libros parroquiales, testamentarias, pleitos comerciales, etc.), para poder realizar un retrato de grupo que no esté centrado en los personajes más remarcables. Lo que se podrá hacer aquí es establecer un cierto número de casos que deberán ser confirmados antes de hacer afirmaciones sobre la comunidad mercantil, y de manera general, sobre la sociedad rioplatense del siglo XVIII.

Por mi parte, pienso que el comercio rioplatense durante el siglo XVIII, en sus aspectos ultramarino y local, distaba mucho de estar monopolizado por un grupo cualquiera, cosa que tal vez sí sucedía con la rama más importante del comercio, es decir, la que se dirigía a los mercados interiores del todavía Virreinato del Perú y al Reino de Chile. Evidentemente, la participación en una actividad no es excluyente, pero sospecho que muy pocos eran los que cubrían las tres con la misma intensidad. Por otra parte, no he visto surgir del análisis de fuentes la existencia de un grupo único, sin especializaciones, que habría tenido bajo su control todas las ramas de la vida pública local y los resortes de la economía. Por el contrario, se advierte la existencia de grupos de interés sectoriales que, sin llegar a guerras de clanes, defienden sus propios intereses en la medida de lo posible sin detenerse demasiado a considerar los de los otros grupos. Básicamente se ve desde el comienzo una cierta separación entre los comerciantes y los productores de cueros y, dentro de los comerciantes, entre aquellos que se afanan en el tráfico ultramarino, el local y el interior. Esto no descarta la posibilidad de que algunos personajes pudieran concentrar todas estas actividades, pero, tal vez éstos sean casos de excepción y no la norma.

No se profundizan aquí las cuestiones relacionadas con el comercio ilegal desde el punto de vista de las autoridades españolas. Sin embargo, siempre es necesario recordar que la presencia de los portugueses en Colônia do Sacramento posibilita la existencia de un complejo portuario en el Río de la Plata y brinda a los comerciantes establecidos en las ciudades españolas una serie de oportunidades que tienen por efecto reforzar su posición frente a sus colegas establecidos en España. El crédito se incorpora a las actividades ilegales y con el pasar del tiempo, las ciudades ribereñas encuentran un punto de equilibrio y una repartición de esferas de actividad en función de los intereses de Buenos Aires. Básicamente, los portugueses deben limitar su acción a la introducción en el mercado de manufacturas europeas y de producciones brasileñas mientras se les limita al máximo la producción de cueros para la exportación. Esta actividad se la reservan los españoles, y los cueros junto con los metales constituyen los medios de pago con los que saldan las deudas tomadas.<sup>2</sup>

## **1. Los comerciantes españoles del Río de la Plata a través de los registros de navíos**

La primera parte de este estudio está realizada sobre la base de las partidas de registro de los registros de navíos con el fin de identificar a los individuos que se participaban en el tráfico ultramarino. Hasta el presente, el ritmo de la *Carrera de Indias* fue seguido a partir de los resúmenes sobre los totales de las cargas transportadas. En mi caso, decidí trabajar con las unidades de análisis más pequeñas existentes, es decir, las partidas de registro que conforman los registros de los navíos. A partir de 1720 de manera formal, y desde los años 1710 de manera informal, cada navío de registro cuenta con un documento que contiene una lista numerada en la que se dan detalles nominativos de las personas interesadas en lo cargado al mismo tiempo que se lo describe. Los individuos que allí aparecen son el o los *cargadores*, la o las personas por cuya cuenta y riesgo ha de navegar el embarque y el o los destinatarios en España. Las partidas pueden revelar que en los tres casos se trata de la misma persona o de tres personas diferentes o todas las combinaciones que se quieran hacer.

---

<sup>2</sup> Todo lo relacionado con las actividades económicas de los portugueses en el Río de la Plata y en particular su contribución al funcionamiento del complejo portuario rioplatense lo desarrollo con detenimiento en los capítulos II y IV de la tesis de doctorado ya citada.

Antes de pasar a la presentación del análisis de estas partidas de registro, es necesario tener presente algunos problemas de orden general (sobre los que se volverá en la segunda parte del texto) y un par de limitaciones de la fuente.

Aún tiene demasiada fuerza la idea de que hubo una lucha en torno al comercio entre españoles peninsulares y americanos, idea que sirve de base a una de las tantas “causas” de los movimientos de independencia en Hispanoamérica. En el espacio rioplatense, la primera formulación de esa oposición toma la forma de lucha entre el comercio limeño y el porteño, siendo entendido el primero como fiel representante de los intereses monopolísticos de los comerciantes andaluces. La segunda, y más fuerte formulación del antagonismo criollo / peninsular, se relaciona con las “reformas borbónicas” y uno de sus efectos: la “invasión reconquistadora” llevada a cabo en parte por comerciantes que habrían intentado eliminar del comercio ultramarino a los españoles americanos.

En lugar de pensar en términos de agrupamientos en función del lugar de nacimiento o de residencia para estudiar una determinada comunidad mercantil durante el Antiguo Régimen, resulta más apropiado hacerlo a partir de las redes de relaciones interpersonales. Estas redes, superando tales accidentes, se estructuraron para que un cierto número de individuos pusiera en común sus experiencias y esfuerzos para alcanzar objetivos individuales y de grupo. Y esas redes contaban con miembros en todos los puntos de la Monarquía, sin importar si tal o cual era español nacido en España o en América... ni aún si era o no español. Es un mundo de interdependencias muy fuertes, en el que no se puede decir que una red tenga un centro de “poder”, al menos en la época que abarca este estudio.

La segunda cuestión de índole general que interesa tratar aquí es la aplicación del concepto de imperialismo propio al imperialismo europeo del siglo XIX al estudio de los vínculos existentes entre los distintos territorios pertenecientes a los reyes de España. A pesar de que en España, desde los años 1750, la elite dirigente comienza el lento camino que lleva a la transformación de los ‘Reinos de Indias’ en ‘colonias’, en América se resiste al cambio y los americanos (nativos o residentes) obran en consecuencia. Lo más importante es que, hasta el momento en que esta investigación se detiene, sus derechos son respetados y no pierden la capacidad negociadora propia de los intereses sectoriales del Antiguo Régimen.

En cuanto se refiere a las limitaciones de la fuente principal utilizada, los registros de navíos, hay que destacar dos. En primer lugar, no se puede asegurar que todos los cargadores sean comerciantes ni que lo que se registra sea fruto del comercio. Para compensar esto, se han eliminado de la muestra retenida todas las partidas que, con certeza o con una alta probabilidad, no se relacionan directamente con actividades comerciales. En segundo lugar, dado que se ha hecho un corte cronológico en la recolección de datos en función de la disponibilidad de una serie homogénea de registros de navíos, queda fuera del análisis lo que corresponde a las “carreras” de los cargadores iniciadas antes de 1720 y las terminadas con posterioridad a 1778.

Por otra parte, es necesario tener presente que el número de partidas registradas por un mismo individuo a lo largo del tiempo no es un dato que permita acercarse a la carrera comercial del mismo. Por ejemplo, el envío a España del producto de la venta de una factura de mercaderías se podía hacer de manera escalonada y, con el pasar del tiempo, se pueden mezclar en una partida “retornos” correspondientes a distintas facturas de mercaderías. Más importante aún, las partidas de registro sólo revelan los vínculos con España, es decir, la participación en los intercambios atlánticos. Por lo tanto, quedan fuera de este análisis las actividades que los individuos identificados pudieron desarrollar en el mercado local o en los mercados interiores, así como todos los comerciantes que, aún mereciendo ser incluidos en el grupo de los “grandes comerciantes”, no se vincularon con el Atlántico.

Finalmente, sólo se retuvieron para este análisis los datos correspondientes a los envíos de cueros y de metales preciosos; sin embargo debe destacarse que también aparecen otras cargas registradas en las partidas, como se detalla en el Cuadro 1 (al final del texto), que presenta los totales obtenidos de la adición de todas las partidas de registro y de las fuentes de sustitución cuando éstas no pudieron ser utilizadas.<sup>3</sup> Los datos consignados en el Cuadro 1<sup>4</sup> corresponden a las cargas

---

<sup>3</sup> En algunos casos no fue posible encontrar el registro completo de todos los navíos. Por lo tanto, para obtener el total de exportaciones legales del Río de la Plata se recurrió a fuentes de sustitución, principalmente los resúmenes de la carga realizados por los maestros de los navíos y los papeles de la descarga y entrega a los

de 248 de los 256 navíos identificados en el Río de la Plata entre 1720 y 1778.<sup>5</sup> En dichos navíos se exportaron legalmente desde los puertos españoles del Río de la Plata metales preciosos y “frutos” por un valor de 58.042.445 pesos 2 reales 28 maravedíes, por cuenta de particulares y de la Real Hacienda.

Las partidas que corresponden a los envíos de metales preciosos y de cueros por cuenta de particulares son 16.718. De las mismas, no ha sido posible reconocer a 490 cargadores, razón por la cual fueron aisladas de la masa retenida. Por otra parte, también se aislaron otras 674 partidas por no corresponder a actividades comerciales, con lo cual la muestra retenida es de 15.554 partidas de registro (93,04% del total) que permiten identificar 1.676 cargadores que registraron en los navíos a España 39.455.989 pesos 1 real 7 maravedíes en metales preciosos y 2.651.897 cueros con un valor asignado de 4.617.811 pesos 2 reales. Estos valores representan 83,19% del total de metales y el 81,92% de los cueros exportados por los particulares entre 1720 y 1778, lo cual indica que la muestra es aceptable. El Cuadro 2 (al final del texto) presenta con más detalle estos datos.

A fin de extraer algunas informaciones de orden general, una primera organización de los datos de las partidas de registro puede ser realizada en función de la naturaleza de la carga registrada. De este modo, 77,45% de los cargadores (1.298 individuos) sólo registró metales; 9,13% (153 cargadores) sólo cueros y 13,42% (225 cargadores) registró cueros y metales (Cuadro 3, al final del texto).

Las personas que sólo enviaron metales a España registraron 33,39% del valor total de los envíos retenidos, y aquéllas que se concentraron en los cueros, el 1,29%. La mayor parte de los metales preciosos y de los cueros fueron registrados por quienes combinaron en sus envíos los dos rubros: 24.740.580 pesos 4 reales 1 maravedí en metales preciosos (56,13% del total de los envíos) y 4.048.871 pesos 3 reales en cueros (9,19%). De manera general, los envíos en metales preciosos representan 89,52% del total retenido en tanto que los cueros el 10,48%.

Si se observan los envíos más de cerca, se constata que es posible realizar diversas combinaciones teniendo en cuenta la naturaleza de las cargas y los individuos por “cuenta y riesgo” de los cuales fueron registradas (Cuadros 4 y 5, al final del texto).

Entre los 1.298 cargadores que se limitaron al embarque de metales preciosos, 34,13% hizo sus envíos de manera exclusiva “por su cuenta y riesgo”, en tanto que el 44,61% de ellos expidieron metales exclusivamente por cuenta y riesgo de terceros. Por otra parte, 21,26% de estos cargadores combinaron en sus envíos partidas registradas por su propia cuenta y la de terceros. En cuanto a los metales y cueros registrados se puede constatar que, a pesar de que la proporción de cargadores que envía metales por su cuenta y riesgo y por la de terceros de manera combinada a lo largo del tiempo es minoritaria, estas partidas conciernen el 60,5% de los metales preciosos. Por su parte, quienes sólo envían partidas por su propia cuenta y riesgo embarcaron 13,61% de los metales preciosos en tanto que aquellos que sólo registraron partidas por cuenta de terceros expidieron 25,89% de metales; en su conjunto, como ya se mencionó, estos envíos representan el 33,39% del total retenido de envíos realizados sólo en metales.

Por otra parte, 153 cargadores sólo registraron cueros, con un total de 325.109 unidades que representan 12,26% de los cueros retenidos y 1,29% del valor total de los envíos retenidos. Entre estos cargadores, la mayoría (64,71%) envía los cueros por su propia cuenta y riesgo, totalizando 55,42% del valor de los cueros concernidos por este tipo de envíos. Entre estos 153 cargadores, 26,8% registra sus partidas por cuenta de terceros y 13 individuos (8,5%) combinan los envíos por su propia cuenta y la de terceros. Con relación al valor de los cueros, el 15,18% fue expedido por cuenta de terceros y el 19,4% lo fue de manera combinada. En total, 210.154 cueros fueron registrados por cuenta del cargador y otros 114.955 por cuenta de terceros.

---

destinatarios conservados en Sevilla. Para el seguimiento de los cargadores, se utilizaron solamente los datos obtenidos a partir de las partidas de registro.

<sup>4</sup> Las cifras correspondientes a los pesos, reales y maravedíes han sido convertidas al sistema decimal para mayor comodidad en el tratamiento de la información.

<sup>5</sup> De los navíos faltantes, dos regresaron sin cargas registradas (nada se puede decir sobre la presencia de cargas sin registrar). Con respecto a los otros, no se encontraron datos sobre la presencia de cargas ni lo contrario.

Finalmente, a lo largo de los años estudiados, 225 cargadores combinan en sus envíos partidas que contienen cueros y metales preciosos, registrados por su cuenta y riesgo y/o por la de terceros. Este tipo de envíos atañe el 65,32% del valor total de los envíos retenidos. Dominan también aquí los envíos en metales (85,94% del total). De las combinaciones posibles entre las diversas maneras de expedir estos metales y cueros, surge que eran preferidos los envíos combinados que concentraban 55,05% de este tipo de envíos (o 35,96% del valor total retenido). En todos los casos de figura dentro de los envíos de metales preciosos predominan los que fueron realizados por cuenta de terceros (77,27%).

De manera general, a partir de estas informaciones podemos afirmar que los cargadores presentes en el Río de la Plata hacían la mayor parte de sus envíos hacia España por cuenta y riesgo de terceros, tanto en metales preciosos como en cueros. Con toda seguridad lo enviado es propiedad del individuo por cuya "cuenta y riesgo" es registrado. Por lo tanto, es evidente que la mayoría de los cargadores, *cuando participaba dentro del circuito legal español*, actuaba como agente de individuos establecidos en otro lugar.

Sin embargo se pueden introducir algunos matices. Los cargadores que sólo registran cueros lo hicieron mayoritariamente por su propia cuenta y riesgo, contrariamente a quienes sólo registran metales. Cuando se trata de envíos mezclados, se constata el predominio de los metales por cuenta de terceros, mientras que los envíos de cueros son proporcionalmente más equilibrados. Se puede sugerir entonces que una parte del comercio de cueros con España realizado dentro del sistema legal español estaba en manos de individuos establecidos en el Río de la Plata y que en muchos casos esos individuos no participan en el envío de metales.

A partir de la figura del cargador es posible establecer algunas precisiones, pero previamente es necesario establecer un criterio para distribuirlos en clases en función de su participación a lo largo del tiempo. Dicho de otro modo, ¿quiénes son pequeños, medianos o grandes cargadores? Y de manera complementaria, ¿cómo saber cuál puede haber sido el grado de "dependencia" de los que tenían su residencia permanente en América frente a los interlocutores establecidos en España? ¿Qué revela realmente el hecho de que un individuo participe en el circuito legal en tanto que agente de una casa peninsular?

El mejor medio para responder al primer interrogante es una combinación entre el monto total de los envíos realizados por cada cargador y su aparición repetida a lo largo del tiempo. Con respecto a la segunda cuestión, el lugar de nacimiento o de residencia no tiene mayor importancia frente al hecho de poder establecer si se trata de un individuo que está aislado o instalado dentro de una red que lo sostiene de la misma manera que él contribuye al sostén del conjunto. Desde este punto de vista, el significado de conceptos tales como "dependencia", "conflicto de intereses", la cuestión de los comerciantes "monopolistas" como agentes de intereses "metropolitanos" deben ser pensados nuevamente. El problema se plantea también en términos de estrategias individuales y colectivas para alcanzar la satisfacción de un bienestar material, que puede transmitirse a otros campos de la vida. Desde este punto de vista, no parece pertinente abordar la problemática de la "exacción colonial", aún si los individuos pueden colaborar indirectamente con objetivos que son ajenos a la búsqueda del bienestar mencionado.

Más allá de estas observaciones, es necesario intentar definir quiénes pueden ser considerados pequeños, medianos o grandes comerciantes ligados al circuito español de comercio en el Río de la Plata y si existen especializaciones entre ellos. Se tratará entonces de establecer cortes en el seno de la población de cargadores en función de la importancia de sus envíos. Previamente hay que recordar que la aparición de un individuo en los registros sólo revela su participación directa en el envío de metales y/o cueros a España, sea comerciante o no. Aún cuando estemos ante cargadores que de modo seguro son comerciantes, su participación en los envíos a España no permite saber si son todos exportadores-importadores, independientemente de los volúmenes que hagan circular y, menos aún, si sólo los grandes cargadores son los grandes comerciantes del Río de la Plata. De este modo, cuando los cargadores son también comerciantes, los individuos examinados son vistos a partir de su participación en una de las ramas posibles, sin que se puedan hacer afirmaciones en cuanto a su posición dentro de la comunidad mercantil. Existen muchas probabilidades de que un gran cargador sea al mismo tiempo un gran comerciante. Lo que se ve aquí son sus actividades en el comercio de ultramar, como importador-exportador, lo que es posible que sea una especialización al menos temporaria. Pero no hay que olvidar que también está el circuito ilegal con relación al comercio ultramarino y las otras posibles ramas de actividad.

Ciertamente, se emplea aquí la idea de ‘especialización’ con todas las precauciones posibles y sin darle un sentido que apuntaría a señalar una actividad única y exclusiva, sino una actividad llevada adelante por un individuo en un momento dado y que se encuentra en el centro de otras actividades que emprende al mismo tiempo.

Esta precisión apunta a no dejar fuera del grupo de grandes comerciantes a individuos que no eran grandes cargadores pero que podían ser importadores-exportadores ocasionales o que no lo eran en absoluto. Agustín de Garfias, por ejemplo, fue uno de los grandes comerciantes de Buenos Aires de la primera mitad del siglo XVIII, pero no aparece ni una sola vez en los registros ocupándose de asuntos propios.<sup>6</sup> Jacinto Bernardo de Aldao es otro de los grandes ausentes. Santiago Saavedra, cuyo capital es estimado en 60.000 pesos en 1766, y que es retenido por Susan Socolow en su muestra de grandes comerciantes, no figura, tampoco, en los registros. ¿Cuántos otros casos hay como éstos?

La naturaleza misma de la fuente utilizada no puede ayudar, ya que sólo permite identificar a quienes hacían envíos a España. Desgraciadamente el libro de S. Socolow no contiene la lista de los 178 individuos que componen su muestra. Interesaría conocer a los 145 que, según la autora, se encontraban en actividad en Buenos Aires en 1778.<sup>7</sup> En 1776 los registros de navíos permiten individualizar 196 cargadores, 59 en 1777 y 193 en 1778. A la mayoría de ellos no se le puede otorgar el rango de gran cargador, como se ve a la luz de sus trayectorias individuales señaladas por los envíos. Así, al menos una parte de los “grandes comerciantes” de la muestra de S. Socolow no aparece en los registros de navíos y eran “grandes comerciantes” a pesar de no tener lazos directos con España.

No sería abusivo afirmar que no están en los registros porque pueden permitírselo, sin que dejen de ser grandes comerciantes, o mejor aún, *hombres de condición*. No es necesario tampoco establecer un vínculo de causalidad entre el hecho de ser un gran comerciante y el de pertenecer a la elite local. Varios de los miembros de la elite porteña no figuran en los registros o sólo figuran allí en los últimos puestos entre los cargadores. Si se acepta que uno de los elementos que identifica a los miembros de la elite local es su pertenencia al Cabildo, se ve que muchos de los Alcaldes de Primer y Segundo Voto así como otros tantos regidores propietarios y elegidos, los Alcaldes de la Santa Hermandad y otros miembros de la corporación urbana no figuran en los registros o sólo hacen tristes apariciones.

Si se extienden al conjunto de la muestra algunos de los comportamientos de los casos particulares estudiados por Jorge Gelman (Domingo Belgrano Pérez)<sup>8</sup>, S. Socolow (Gaspar de Santa Coloma)<sup>9</sup>, Osvaldo Pérez y Virginia Rey (Francisco de Alzaybar)<sup>10</sup> o Carlos Birocco (Miguel de Riblos, Fermín de Pessoa)<sup>11</sup> y si se toman en consideración al mismo tiempo las ausencias inesperadas que se verifican entre los cargadores, se puede pensar que aquellos que participan en el comercio atlántico –actividad altamente arriesgada– lo hacían, al menos en parte, porque no podían actuar de otro modo si querían subir en la escala social antes de poder pasar a otra actividad. El mercado local, el regional (sin olvidar Colônia do Sacramento) y los mercados interiores también ofrecían buenas oportunidades de lucro, por cierto menos brillantes que el comercio ultramarino, pero mucho más sólidas y seguras. A éstas se agregan otras inversiones posibles, como la propiedad urbana y rural o el crédito monetario, que podían también asegurar un beneficio, más pequeño en el corto plazo que la importación-exportación, pero menos aleatorio. De este modo, es posible imaginar que la participación intensiva en el comercio atlántico era sólo una etapa en el *cursus* que llevaba al ascenso social.

Antes de profundizar estas cuestiones, se examinarán las informaciones que pueden dar los registros de navíos sobre la participación de los individuos en los envíos a España.

<sup>6</sup> Sólo aparece una vez, en compañía de Bernabé Dinis, en tanto que ejecutores testamentarios de D<sup>a</sup> Juana Giles, para registrar 100 pesos por cuenta de la sucesión.

<sup>7</sup> Susan SOLOW, 1988, p. 26.

<sup>8</sup> Jorge GELMAN, 1996.

<sup>9</sup> Susan SOLOW, 1988, Capítulo 7: “Gaspar de Santa Coloma, comerciante de Buenos Aires”, pp. 159-194.

<sup>10</sup> Osvaldo PÉREZ y Virginia REY, 1993.

<sup>11</sup> Carlos María BIROCCO, 1993, 1996 y s/d.

**Cuadro 6.** Distribución de los cargadores según el número de años en que aparecen en los registros

# años	# carg.	Val de envíos/t	% s/val total	Metales/total	% met	Val cueros/s	% cuer
1 à 5	1 503	12 998 209,236	29,49%	11 312 524,944	28,67%	1 685 684,292	36,50%
6 à 10	102	9 415 468,423	21,36%	7 966 277,756	20,19%	1 449 190,667	31,38%
11 à 15	45	7 790 917,949	17,68%	7 138 327,199	18,09%	652 590,750	14,13%
16 à 20	15	4 312 377,554	9,78%	4 050 672,929	10,27%	261 704,625	5,67%
21 à 25	8	5 660 825,569	12,84%	5 478 194,402	13,88%	182 631,167	3,95%
26 à 30	3	3 896 001,672	8,84%	3 509 991,922	8,90%	386 009,750	8,36%
<b>Total</b>	<b>1 676</b>	<b>44 073 800,401</b>	<b>100,00%</b>	<b>39 455 989,151</b>	<b>100,00%</b>	<b>4 617 811,250</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: JUMAR, Fernando; *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*; Tesis de doctorado, École des Hautes Études en Sciences Sociales, París, 2000, Cuadro I, Anexo 5, Capítulo V, Vol. II, 2ª sección, pp. 989-1154.

El Cuadro 6 presenta una repartición de los cargadores en función de los años en los que cada uno de ellos aparece en los registros. Ese número de años no implica necesariamente la duración de una carrera comercial. Los años que componen cada clase sólo contabilizan, entonces, el número de años durante los cuales un cargador aparece en los registros y no el comprendido entre su primer y su último envío. Las ausencias en medio de la “carrera” pueden explicarse seguramente de muchos modos: un mal año para los negocios, un viaje a España o hacia los mercados interiores o simplemente un individuo que sólo tiene una participación directa esporádica en los intercambios atlánticos o que de vez en cuando hace envíos que nada tienen que ver con una actividad comercial ultramarina.

En el Cuadro 6 no se verifica una concentración de los envíos en manos de un reducido número de individuos que figuren en los registros durante muchos años. Si ello sucediera, se podría ver confirmada la hipótesis que supone la concentración del comercio ultramarino en manos de unos pocos grandes comerciantes. Por el contrario, vemos aparecer un abanico de posibilidades y lo que más sorprende es descubrir una masa de individuos que, con apariciones esporádicas, concentran la mayor parte de los envíos.

Sin embargo, estos resultados ocultan el hecho de que la serie depende de un criterio cronológico y no sigue las carreras individuales. De este modo, no se conoce la participación en los envíos por parte de cargadores activos con anterioridad a 1720 o con posterioridad a 1778. El mejor medio que se presenta para estimar la posición relativa de un cargador dentro del conjunto es tomar en cuenta su participación en el total de los envíos en cada uno de los años en que aparece. Luego se calcula la media de participación con relación al número de años en los cuales ese cargador figura en los registros.

Un “pequeño cargador” es un individuo que, en promedio, aporta menos del 1% del total registrado durante los años en los que figura en los registros. La franja media es más amplia, comprende entre el 1% y el 4,99% y los “grandes cargadores” serán los que hayan participado en los envíos con más del 5% del valor de las cargas registradas (Cuadro 7, al final del texto).

De este modo, independientemente del número de años en que cada cargador esté presente en los registros, 1.456 (86,87%) de ellos registraron en promedio menos del 1% del valor total de los envíos relacionados con los años en el curso de los cuales aparecen, con un total de 12.753.445 pesos 2 reales 5 maravedíes (28,94% del total). Al interior de esta categoría predominan en número los cargadores que registran, en promedio, menos de 1.000 pesos (558 cargadores) y aquellos cuyo promedio anual de envíos se sitúa entre 1.000 y 4.999 pesos (646 individuos).

Una de las características que los diferencia de los otros es que entre estos pequeños cargadores encontramos el único caso en el cual la separación entre los cueros registrados por cuenta y riesgo del cargador (42,79%) y por la de terceros (52,21%) no es muy importante. Este hecho puede señalar la existencia de intentos por parte de productores o pequeños compradores de cueros por insertarse en el comercio ultramarino por su cuenta, sin pasar por la mediación de un comprador al por mayor local o de un comerciante venido de España.

Probablemente las partidas registradas por Pedro de Barrenechea y Antonio Fernández Gallego pueden servir de ejemplo para ilustrar esta eventualidad. Por un lado se ve entre los cargadores a un Pedro de Barrenechea que en 1776, 1777 y 1778 envía a España cueros por su propia cuenta y riesgo (225, 358 y 200 unidades respectivamente) para ser entregados a Juan Francisco Leceta. Por



otra parte, en la contabilidad de las estancias de Francisco de Alzaybar en la Banda Oriental se ve que en varias oportunidades, entre 1772 y 1775, un individuo con el mismo nombre vende cuchillos al administrador.

El caso de Antonio Fernández Gallego es similar. En 1774 una persona que tiene ese nombre hace su única aparición en los registros para expedir 500 cueros por su cuenta y riesgo; el destinatario del envío es Manuel Sánchez de Cueto. Por otra parte, en la misma contabilidad que en el caso precedente, figura un Antonio Fernández Gallego que vende en varias ocasiones chuzas al administrador de F. de Alzaybar.

No es imposible que estos dos casos muestren personas que habrían podido cobrar el producto de sus ventas a una estancia en cueros (al menos en parte) para luego expedirlos a España con la esperanza de obtener mayores beneficios que si los vendían a un concentrador local. Para tales individuos, un factor importante para intentar este tipo de salto cualitativo era contar con contactos en España que se ocupasen, mediante el pago de una comisión, de la venta de los cueros y el posterior envío de su producto (¿en moneda? ¿en mercaderías? ¿en una letra de cambio?). Tal vez A. Fernández Gallego conoció y tuvo tratos con Sánchez de Cueto durante los años en que vivió y comerció en el Río de la Plata (1752-1766).

Los cargadores que registraron entre el 1% y el 4,99% del valor anual de los envíos son 185 (10,86%), suman el 51,48% del valor total de los envíos. De estos cargadores, algunos hacen breves apariciones en los registros pero de cierta importancia (al mismo nivel que la mayor parte de los cargadores que aparecen el mayor número de años en los registros). En esta franja de los “cargadores medios” figuran aquellos que se instalaron en el Río de la Plata (o que terminan instalándose después de algunas idas y venidas) pero que, a largo plazo, no habrían podido acceder al rango de gran cargador. Tienen un nivel de participación perfectamente honorable pero que no les habría permitido retirarse del comercio de ultramar hacia otras actividades. También aparecen aquí la mayor parte de los comerciantes que vinieron al Río de la Plata para realizar negocios puntuales. Su participación en el total de los envíos durante los años en que están presentes en el Río de la Plata alcanza el de los comerciantes que residen allí de manera permanente y se puede pensar que la llegada de estos “comerciantes golondrina” podría no haber representado un desplazamiento de los residentes permanentes. En definitiva, en el largo plazo, la adición de los totales de los diferentes “comerciantes golondrina” podría alcanzar el nivel de participación medio que tenía un comerciante residente. Por otra parte, los residentes en más de un caso se ven confiar, comisión mediante, la tarea de concluir los negocios en curso de aquellos que regresaban a España.

La mayor parte de los “grandes cargadores” (35 individuos) sólo figura en los registros entre 1 y 5 años y sólo tres de ellos están presentes más de 10 años (Cuadro 8, al final del texto). En total, estos grandes cargadores registraron 19,58% del valor total de los envíos. Así, cobran importancia los que pueden suponerse son comerciantes llegados de España con la intención de partir una vez sus negocios terminados. Pero el número reducido de individuos y los porcentajes registrados por ellos dejan pensar que sus acciones no eran vividas por los comerciantes residentes como signos de una pérdida del control de los flujos, más allá de que el accionar de algunos “comerciantes golondrina” haya podido causar celos puntuales.

Al lado de los nombres famosos que figuran en los estudios consagrados al siglo XVIII rioplatense, la presencia entre los cargadores de una pequeña masa de desconocidos es lo que más sorprende. Si la participación de cada uno de ellos en los envíos es mínima al lado de la de los grandes comerciantes, en conjunto pesan más que éstos. No puedo dejar de preguntarme quiénes son esas personas que parecen probar que el comercio ultramarino no era un asunto reservado en exclusividad a algunos individuos que disponían de amplias redes y de contactos con el poder. Por el momento, sólo se puede advertir su presencia. La investigación que permitirá saber más sobre ellos (sobre la base de los registros notariales, pleitos comerciales, censos, registros parroquiales, testamentarias, etc.) sólo está en sus inicios.

Para conocer mejor a los cargadores hasta el momento sólo he podido implementar la realización de dos estudios de caso, a modo de prueba sobre el mejor tratamiento que se debe dar a la información obtenida para cada individuo identificado antes de poder extraer cualquier tipo de conclusión generalizadora. Desgraciadamente, ambos casos se refieren a la “elite de archivo”. El primero de ellos, se centra en los miembros del Cabildo de Buenos Aires en conjunto y está en ple-

na elaboración, pudiendo presentar aquí los primeros resultados. El segundo, parte de Domingo de Basavilbaso e intenta reconstruir su red de relaciones.<sup>12</sup> Desgraciadamente, todavía no puedo presentar un caso ideal que a partir de informaciones aisladas permita reconstruir la vida y carrera de uno de los pequeños cargadores identificados.

## 2. Los miembros del Cabildo de Buenos Aires en los registros de navíos

Si se considera la participación de los miembros del Cabildo en los envíos registrados en los navíos salientes hacia España, se constata que a partir de los años 1750 se verifica un cambio en la composición de la corporación.

Durante el período de este estudio, el Cabildo de Buenos Aires estaba compuesto en proporción variable por miembros elegidos todos los años y otros que poseían el título de *regidor propietario*, es decir, que habían comprado por el resto de su vida un cargo de cabildante, cargo que podía ser vendido o transferido con acuerdo de las autoridades<sup>13</sup>. No hay un número fijo de cabildantes, sino un cierto número de cargos que deben ser ocupados anualmente, pudiendo darse el caso del cúmulo de funciones en un individuo. Algunos de los cargos podían ser asumidos de manera indiferente por los miembros electos o los propietarios (Alférez Real, Fiel Ejecutor, Defensor de Pobres, Defensor de Menores, Juez Adjunto, Procurador, Mayordomo). Pero otros parecerían estar reservados, en principio, a los regidores electos: las dos magistraturas mayores (Alcaldes de Primer y de Segundo Voto), los dos Alcaldes de la Hermandad. Los cargos de Alcalde Provincial de la Santa Hermandad y de Alguacil Mayor eran ocupados preferentemente por los regidores propietarios.

Para conocer la vida de esta corporación se pueden consultar sus “acuerdos”, es decir, las actas que reflejan los temas tratados y las decisiones tomadas en las, teóricamente, semanales reuniones de los cabildantes. Después de la primera designación de los miembros del Cabildo realizada por el fundador de la ciudad, cada primero de enero, los miembros salientes se encargaban de elegir a quienes iban a sucederles hasta la nueva elección.<sup>14</sup> La autoridad administrativa central presente en la ciudad (el gobernador) intervenía sólo en caso de conflicto y las más de las veces su actuación se limitaba a confirmar la lista de electos enviada a su residencia una vez que el asunto había sido arreglado entre los interesados. Con el correr del tiempo, a esta función se le agregó la de hacer que los electos aceptaran la nominación por medio diversas presiones.

La compra en subasta pública de una de las *regidurías* debía ser confirmada dentro de los seis años por la Audiencia de La Plata o por el Consejo de Indias, Real Cédula mediante. Si no era confirmado, el regidor propietario cesaba automáticamente en sus funciones y el cargo volvía a ser subastado. Los vecinos de Buenos Aires no se disputaban por adquirir una regiduría y la Ciudad tuvo que emprender diversas acciones para lograr que la corporación pudiera designar entre los vecinos más reputados a los regidores propietarios faltantes. Una Real Cédula de 1708 accede a este pedido y el Cabildo pudo así completar el número de seis regidores propietarios.

En general se establece un vínculo entre el hecho de ser miembro del Cabildo y pertenecer a la elite local: como la cooptación era de rigor para la renovación anual (y para la elección de regidores propietarios después de 1708), es seguro que un individuo debía formar parte de ciertos círculos para ser invitado a participar. Pero la lectura de los Acuerdos revela que a lo largo del siglo XVIII esta participación no es muy deseada y en más de una oportunidad los electos deben ser forzados por el gobernador a aceptar, bajo la amenaza de penas pecuniarias. En 1743, por ejemplo, el Cabildo se queja ante el gobernador porque desde hace muchos años no hay compradores para las seis regidurías y pide la autorización para poner en práctica lo dispuesto en 1708 para la elec-

<sup>12</sup> El estudio centrado en Domingo de Basavilbaso y el primer círculo de su red de relaciones, “Negocios en red: Los Basavilbaso. Río de la Plata, mediados del siglo XVIII”, será presentado en las VIII Jornadas Inter-escuelas y Departamentos de Historia, Salta, septiembre de 2001.

<sup>13</sup> En 1695 la Ciudad obtiene la creación de seis puestos de regidores propietarios que comprarían en subasta pública sus cargos.

<sup>14</sup> Desde la creación de las regidurías en propiedad, en las elecciones del primero de enero, al mismo tiempo que se cambian los regidores electos, se distribuyen las funciones entre los recién incorporados y los regidores propietarios.

ción de los mismos entre los vecinos más distinguidos. El gobernador acepta y el Cabildo organiza su elección en diciembre; los seis elegidos declinan el nombramiento bajo diversos pretextos. El gobernador intenta forzarlos a aceptar, pero sólo cuatro se pliegan en tanto que los otros dos resisten hasta julio de 1744, fecha en la cual su negativa es aceptada. Una nueva elección se organiza y uno de los dos elegidos rechaza la designación, al igual que quien es elegido para reemplazarlo. Finalmente, el Cabildo se contenta con funcionar con cinco regidores propietarios. Pero no por mucho tiempo, ya que uno tras otro, los elegidos de 1744 renuncian entre 1746 y 1749; en febrero de 1750 se realiza una nueva elección, pero ninguno de los elegidos acepta la función. Nueva intervención del gobernador, con más éxito esta vez, ya que los cinco elegidos deben plegarse. Así, cuando Juan de Lezica argumenta que no era vecino de Buenos Aires (y por lo tanto no podía figurar entre los miembros del cabildo), el gobernador le responde que, independientemente de cual fuera su lugar de nacimiento o su parecer al respecto, al poseer en Buenos Aires y su jurisdicción, familia, casa y una chacra, era un vecino de la ciudad.<sup>15</sup>

Otro elemento que torna relativa la participación en el Cabildo como signo de pertenencia a los círculos más cerrados de la elite, independientemente de la voluntad de los vecinos, es el hecho de que la elegibilidad de un individuo estaba limitada por diversos factores. El primero de ellos es que el candidato no debía ser objeto de ninguna causa judicial. Por otra parte, quienes habían sido elegidos durante la duración del mandato de un gobernador no podían ser reelectos hasta que estuviera finalizado el juicio de residencia del funcionario (que se instruía al mismo tiempo que el de todos los que habían actuado bajo su gestión), y estos procesos tardaban largos años en implementarse (por ejemplo, en 1777 cuando Cevallos llega con el título de Virrey, aún no se había realizado el juicio de residencia de su período como gobernador, entre 1756 y 1766).

A primera vista, todos estos elementos reunidos pueden explicar por qué no aparecen masivamente en las listas de miembros del Cabildo los cargadores revelados por los registros de navíos. Sin embargo, a mediados del siglo puede observarse que comienzan a participar de manera más activa. La mayor parte de aquellos que rechazan puestos en el Cabildo no figuran en la lista de cargadores, al igual que la mayor parte de los regidores de la primera mitad del siglo. Por el contrario, quienes participan desde los años 1750 son individuos instalados en el Río de la Plata desde poco tiempo atrás. Es posible que confirmaran su acceso a la elite local a través del comercio y aceptando puestos en el Cabildo. Mientras tanto, las *viejas* familias porteñas, seguras de ellas mismas, ceden el lugar a esos advenedizos y la corporación se convierte, poco a poco, en centro de las acciones de los comerciantes recientemente establecidos en Buenos Aires.

Si las suposiciones que hago a partir de la composición del Cabildo y la participación de sus miembros en los envíos a España tienen un fundamento, la pregunta que se desprende es qué hacen las familias que lo controlaban hasta mediados del siglo XVIII y cómo hacían para poder renunciar al control del Cabildo local.

Aunque cualquier extrapolación de la historia de un espacio americano hacia otro (espacios que muchas veces no tenían contactos entre ellos y cuyo único vínculo era tener el mismo rey) se debe realizar con extrema precaución, resulta difícil no tener presentes las explicaciones que da John Kicza (1986) cuando estudia las familias mercantiles de México en la segunda mitad del siglo XVIII. El más rico de los comerciantes de Buenos Aires no podía acercarse al más pobre cabeza de "gran familia" mexicana y aunque fuera un gran señor en el Río de la Plata, en la capital de Nueva España habría podido esperar, con un poco de suerte, ser contratado en tanto que administrador de alguna de las actividades de esas familias. Resulta particularmente interesante la manera cómo J. Kicza ubica bajo un ángulo diferente al habitual el hecho de que el comercio de ultramar sea controlado por peninsulares que terminan asimilándose por medio del matrimonio (cuando tiene éxito) a las viejas familias novohispanas.

Según este autor, en México las grandes familias recurren a un pariente peninsular para que se ocupe del comercio no porque se considere que los criollos no son aptos para realizar esa función, sino porque se reservan otras actividades económicas más importantes y prestigiosas para la familia, a partir de una estrategia bien definida de conservación y agrandamiento del patrimonio familiar. No me es posible realizar tales afirmaciones para el Río de la Plata, dado que la antigüe-

---

<sup>15</sup> AGN (Argentina); *Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires* (en adelante ACUERDOS); Buenos Aires, Series I, II y III, 1925-1934; Serie II, Tomos VIII y IX, *passim*.

dad de las familias es muy relativa. Sin embargo, es posible preguntarse si en este espacio la consolidación de una familia como miembro de la elite no se veía confirmada por el retiro de sus miembros criollos hacia el mundo de la producción o la alta función administrativa, dejando a los recién llegados el cuidado de afanarse en el comercio de ultramar, mientras que estos últimos unen sus intereses a los del grupo a través de los casamientos con las hijas del país.

Tales argumentos podrían explicar por qué, casi invariablemente, los Alcaldes de la Hermandad del Cabildo no figuran en los registros de navíos, habida cuenta del hecho de que estos cargos son los más deseados por quienes tenían intereses en el campo. También podrían explicar el encarnizamiento del Cabildo por proteger los intereses de los *hacendados* frente a los comerciantes llegados de fuera del espacio rioplatense, cuando nada parecido sucede para limitar sus acciones con la venta de mercaderías. Finalmente, podrían explicar por qué un cierto número de los más importantes cargadores dejan de figurar en el Cabildo mientras el volumen de sus envíos a España comienza a reducirse y aparecen entre los que compran estancias en el estudio de Eduardo Saguier (1993) sobre la propiedad urbana y rural.

Sería necesario, sin duda, disponer de un mayor número de informaciones sobre las biografías de los cargadores identificados para realizar conclusiones. Las visiones existentes sobre la elite rioplatense están hechas a partir de estudios que no analizan las vidas de los individuos a lo largo del tiempo, sino sobre la base de "retratos" de grupo o individuales en un momento dado, generalmente hacia el fin de sus vidas y a partir de las testamentarias principalmente. Al incluir la duración se puede concluir que quienes al morir forman parte de la elite antes habían desarrollado diferentes actividades que les habían permitido alcanzar el estatus deseado por etapas. Posiblemente, la etapa de comerciante importador-exportador era una de las primeras que llevaban al ascenso.

### 3. Criollos, peninsulares y redes interpersonales

En general, los estudios consagrados a la sociedad hispanoamericana de este período oponen a criollos y peninsulares. La mayor parte de los autores ven en el lugar de nacimiento de un individuo el elemento que permite constituir grupos de interés, describir comportamientos y, en algunos casos, avanzar hipótesis sobre los orígenes de una mentalidad independentista. Para la época estudiada me inclino a pensar que esta cuestión no era esencial. No es infrecuente el caso de un comerciante, residente en España o en Indias, con intereses en el conjunto del reino a través de su red familiar, por ejemplo. En muchos casos sería imposible afirmar si esa red tenía un centro y si sus miembros tenían un interés particular por colaborar con sus actividades al progreso de un espacio determinado y menos aún con los planes de gobierno de los ministros del rey. Por el contrario, el individuo estaría buscando el progreso personal y de su familia, mediante una estrategia de dispersión de los miembros de la familia en los puntos más favorables para el éxito común.

Para el lugar y la época que estudio las diferencias relacionadas con el lugar de nacimiento no son importantes ya que se está ante un mundo de interdependencias recíprocas. Durante el siglo XVIII el Río de la Plata recibe inmigración permanentemente, que afecta a todas las capas sociales y no sólo a los comerciantes. Si se centra la atención en los comerciantes, es válido preguntarse cómo, en ese contexto, dentro de familias que mantenían vínculos estrechos, instaladas a ambos lados del Atlántico, podía aparecer una oposición visceral basada en intereses económicos irreconciliables, dentro de los cuales el tema de la lucha entre el monopolio y el libre comercio suele ocupar un lugar central. El éxito del clan se compone del de todos sus miembros y la prosperidad de un hermano instalado en América no va a ser boicoteada para contribuir con los planes de la Corona. La caída del hermano instalado en América conllevaría la del que se quedó en Cádiz.

Muchas veces se olvida que las primeras formulaciones del antagonismo criollo / peninsular fueron elaboradas en los años que siguieron a la interrupción del vínculo político con España, cuando la elite dirigente comenzó el largo camino hacia la construcción de una Nación en cada uno de los restos de lo que otrora fueran los Reinos de Indias.

En la historia argentina, esa oposición entre criollos y peninsulares se propone generalmente en dos tiempos. Ella habría tomado forma mediante la oposición Lima / Buenos Aires, hasta la creación de Virreinato del Río de la Plata, y luego en la de los nacidos en Buenos Aires y los inmi-

grantes de las “reformas”. La lucha de intereses que permitiría seguir esta oposición se centra en el comercio y llega a ser izada al rango de una de las *causas* de la Independencia.

De este modo, una de las formas habituales de plantear el antagonismo entre Lima y Buenos Aires afirma que los comerciantes limeños, aglutinados en el Consulado, eran agentes del monopolio y fieles representantes de los intereses comerciales peninsulares. Habrían intentado evitar toda evasión al Sistema de Flotas y Galeones, que para ellos era la principal fuente de beneficios.

Ricardo Levene (1952) primero y Guillermo Céspedes del Castillo (1946) más tarde, dieron rango académico a esta oposición que habría marcado la historia de Buenos Aires hasta la creación del Virreinato del Río de la Plata. Se ve cómo los limeños intentaron mantener el puerto de Buenos Aires cerrado a todo tráfico comercial, contando con el apoyo de la Corona y del Consulado andaluz, para privilegiar la ruta de los galeones de Tierra Firme y sus ferias. En el bando porteño, frente al *despotismo* de unos y otros, la sociedad responde con la práctica masiva del contrabando y la reivindicación del derecho al libre comercio. Finalmente, Buenos Aires vence a los limeños con su elevación al rango de capital virreinal, las medidas económicas del virrey Cevallos y su inclusión (junto con Montevideo) dentro de las liberalidades del reglamento de 1778.

Después de 1777-1778 la oposición criollo / peninsular es percibida por los historiadores a través de la detección de *resistencias* a las medidas económicas de los ministros de los reyes Borbón. Cuando la Corona inicia la “reconquista” de las Indias no busca sólo limitar la creciente participación de los criollos en la administración sino también en el comercio. En la lógica de este argumento se ve que América es literalmente invadida por agentes de casas comerciales peninsulares, que con el apoyo de la Corona y solidarizándose con sus objetivos, van a asfixiar a los mercaderes americanos. En Buenos Aires, las elites buscan el “progreso”, injustamente trabado y se rebelan levantando como estandarte las “nuevas ideas” y el libre comercio (por la vía del acto consumado, es decir el contrabando, o reclamando reformas del marco institucional) que, finalmente, los empujaron a buscar la separación de la Monarquía.

No se pueden negar los esfuerzos de los limeños para limitar al máximo el comercio de Buenos Aires, pero al evaluar el alcance del mencionado antagonismo algunos historiadores muchas veces olvidan que, a pesar de que en el discurso el poder central se inclina del lado del Consulado de Lima, en la práctica nunca cerró el puerto de Buenos Aires al comercio ultramarino. La serie de navíos de registro alcanza para demostrarlo. No hay que hacer asociaciones de intereses estables entre los consulados americanos, los de la Península y la Corona. Tampoco hay que ver en cada comerciante criollo del Río de la Plata un defensor del libre comercio<sup>16</sup>. Además, entre los comerciantes limeños debía haber un buen número de criollos.

Carlos Malamud (1986) mostró cuán poco apego tenían al comercio legal los miembros del Consulado de Lima durante los años en que tuvieron la posibilidad concreta de burlarlo (1698-1725). Si el comercio directo francés en el Pacífico sur fue posible fue porque los poderosos comerciantes de Lima lo quisieron así, y así se explica, por ejemplo, el fracaso de la feria de Portobelo de 1708, la única que se organizó entre 1695 y 1713.<sup>17</sup>

Pero aún si los limeños exploraban todos los caminos de enriquecimiento que se les presentaban, no es menos cierto que denunciaron el comercio ilegal en el Río de la Plata. Intentaron limitar la extensión territorial de las licencias de comercio de los navíos de registro con destino en Buenos Aires en nombre del monopolio andaluz, pero se trataba de una fachada.<sup>18</sup> Más que la defensa

---

<sup>16</sup> Tomando como base los datos presentados por Antonio García-Baquero Gonzáles (1996) sobre la llegada de metales preciosos a España desde los diferentes puertos americanos se puede concluir que la primera medida tomada en dirección del libre comercio, la suspensión de los convoyes y su reemplazo por el uso generalizado de los navíos de registro a partir de 1739 en reemplazo de los Galeones, pudo haber significado una importante reducción del ritmo de crecimiento del comercio rioplatense, como consecuencia de la apertura de la ruta directa Cádiz-El Callao. Para mayores detalles ver: Fernando Jumar, 2000, pp. 437-442.

<sup>17</sup> Geoffrey Walker, 1979, pp. 44 y 57-74.

<sup>18</sup> En la línea de pensamiento que asocia comercio e independencia, Geoffrey Walker (1979) dice que: “Los capitalistas de México y Lima, hubiesen nacido en España o no, eran cada vez más poderosos [a principios del siglo XVIII] y ya no veían motivo alguno por el que sus colegas andaluces tuvieran derecho a obligarles a adoptar unas prácticas comerciales que iban manifestamente en contra de sus intereses, [...] Está claro que el comerciante colonial llegó a tener resentimientos contra el de la Península. Huelga decir que recibía con los brazos abiertos al contrabandista. Como es natural, buscaba la mayor libertad posible respecto de la domi-

de los intereses metropolitanos, y más que una oposición entre criollos y peninsulares, parece acertado ver los signos de oposición y diferenciación entre sociedades americanas, vistos a través de la lucha por el control de los mercados intermedios entre Lima y Buenos Aires (principalmente el Alto Perú y Chile).<sup>19</sup> Para ello, hay que considerar, como señala Horst Pietschmann que:

“...frente al antiguo concepto formalista de que el criollo es un español nacido en América, surgió una definición que vinculaba de forma más concreta lo criollo con las estructuras económicas y sociales, caracterizando como criollos a las personas que tenían la base económico-social de su vida en una de las muchas regiones de América y pertenecían, al mismo tiempo, al grupo de los oligarcas de su ámbito regional.”<sup>20</sup>

Los comerciantes instalados en América o en España incursionaron por las distintas vías que se les presentaban. Al mismo tiempo que intentaron aprovechar el marco legal, lo burlaron cuando fue necesario. También supieron utilizar las coyunturas gracias a sus conocimientos y experiencias para poder acomodarse a cada nueva situación. No es necesario agrupar a los comerciantes en función de su lugar de nacimiento y/o de residencia, sino más bien en función de los circuitos que habrían explotado de modo prioritario en un momento u otro de sus vidas. Al hacerlo, surge un mundo menos rígido, lleno de alianzas cambiantes, múltiples y, a veces, aparentemente contradictorias, en el cual cada individuo participa en las diferentes ramas del comercio americano en función de sus posibilidades.

Además, no hay que olvidar que en el Río de la Plata existe un complejo portuario construido a partir de las posibilidades comerciales que ofrecía la presencia portuguesa en la Banda Oriental. Ese comercio (contrabando para las leyes españolas), usaba el crédito o el pago en efectivo y no hay que insistir sobre el papel que jugaban los cueros como medio de pago y punto de equilibrio entre los intereses de las partes. No hay que olvidar que no se está ante operaciones de contrabando que debían ser saldadas exclusivamente en metálico e inmediatamente, debido a su naturaleza furtiva (como era el caso del tráfico de las arribadas maliciosas, por ejemplo). Los portugueses estaban bien establecidos y se crearon relaciones comerciales de larga duración<sup>21</sup>, y a través de ellos, con los ingleses, que permitieron a los residentes de los territorios españoles del Río de la Plata no funcionar en términos de dependencia frente a sus interlocutores peninsulares. No tenían que contar exclusivamente con las casas comerciales peninsulares para acceder a líneas de crédito y, además, los beneficios posibles en los intercambios con los portugueses podían ser más interesantes.

El comerciante español y/o el productor de cueros (en los casos en que se daban especializaciones), establecido en el Río de la Plata, criollo o no, podría haber tenido más interés en vender sus cueros en Colonia del Sacramento que en España; no sólo porque los portugueses pagaban más,

---

nación comercial por parte de los compatriotas que vivían en la metrópoli y que, a pesar de su impotencia económica, se creían en el derecho de dictar las condiciones del comercio. [...] la primera mitad del siglo XVIII fue testigo de esta lucha por la supremacía entre el comerciante de la metrópoli y el de las colonias, lucha que abiertamente alcanzó proporciones de verdadero conflicto económico. A la larga, cerca de 1750, se llegó a una especie de punto muerto, pero justo en el momento en que los americanos tenían casi la victoria en la mano y el logro de un virtual autogobierno económico. Y allí donde la autonomía económica está tan cerca, ¿es posible que tarden mucho en aparecer los pensamientos de independencia política?”, p. 36.

<sup>19</sup> Otro modo de acercarse a este tema de la oposición criollo / peninsular sería preguntarse que pasó después de 1810. A pesar de las declaraciones hispanóforas y de las medidas concretas tomadas por los primeros gobiernos “revolucionarios” en contra de los peninsulares, dos artículos publicados por Hugo Galmarini (1984 y 1986) muestran que en los hechos, es probar que se aplicaron rigurosamente. Esas medidas alcanzaron a los ahora “extranjeros” que estaban fuera de toda red. Los que se vieron perseguidos, independientemente de su lugar de nacimiento fueron quienes se revelaron realistas o quienes no se comprometieron activamente con la secesión, adoptando una actitud prudente en espera de que pasase la tormenta. Pero aún éstos, cuando contaban con vínculos de parentesco con criollos o cuando pudieron movilizar sus redes, sufrieron menos las restricciones comerciales o el peso de las *contribuciones patrióticas* obligatorias.

<sup>20</sup> Horst PIETSCHMANN, 1994, p. 179.

<sup>21</sup> Que no se interrumpieron con la conquista de Colonia del Sacramento en 1777. Como muestra Corcino Medeiros dos Santos (1993) y más detalladamente Marcela Tejerina en su tesis de doctorado en curso de elaboración, las relaciones comerciales entre el Río de la Plata y el Brasil no se cortaron en 1777. Posiblemente el cambio mayor es que la expulsión de los portugueses de la Banda Oriental tuvo como consecuencia la eliminación del efecto “democratizador” para el comercio que creaba su presencia en el Río de la Plata.

sino también porque se deshacía de al menos cuatro serios inconvenientes: la necesidad de formar parte de una red con conexiones en España; la de obtener espacio de carga en las naves para exportar sus cueros por su propia cuenta; la de hacer frente a los riesgos de mar y la de someterse a las condiciones de un mercado que no podía controlar. Aspectos para nada despreciables. Es muy probable que aún los comerciantes llegados de España para establecerse en el Río de la Plata como agentes de casas peninsulares, mientras administran los intereses de sus mandatarios, se adaptan para sus negocios privados a los usos del río, aumentando sus márgenes de beneficio. Ello explicaría, en gran medida, por qué en los registros de navíos la mayor parte de los envíos están registrados por cuenta y riesgo de terceros. Para el capital propio se adoptan vías menos riesgosas y más controlables. También explicaría la ausencia o poca aparición en dichos registros de muchos individuos, ya que tal vez los más poderosos de Buenos Aires apostaban mayoritariamente al comercio con Colonia del Sacramento y, desde 1777, con el Brasil (retomando la ruta más antigua del comercio atlántico rioplatense<sup>22</sup>).

Sin disponer aún de elementos concluyentes sobre este punto, me limito a plantear la cuestión relacionada con las actitudes de los comerciantes. Me pregunto si se debe imperativamente buscar la existencia de un “comercio americano” frente a un “comercio español”. Posiblemente la división podría hacerse por el lugar de residencia permanente y no por el de nacimiento, lo que lleva a pensar en términos de un “comercio rioplatense” frente a un “comercio europeo” o a otro “limeño”, por ejemplo. Pero, ¿a partir de qué momento un individuo toma conciencia de que ya no es un residente transitorio sino un inmigrante? También me pregunto, como pretenden ciertos modelos, si un individuo puede ver a sus hijos y nietos como inútiles por el solo hecho de haber nacido en Indias y que por ello sistemáticamente el inmigrante acuda a un pariente más o menos lejano, pero peninsular, para confiarle la sucesión de sus negocios. Y, ¿cuándo un individuo deja de verse como un inmigrante para considerarse parte de la sociedad de recepción? ¿Sucede eso alguna vez?

Un principio de respuesta puede encontrarse en uno de los sabrosos diálogos que Gabriel García Márquez pone en boca de Aureliano Buendía y su esposa en *Cien años de soledad*. Aunque establecidos desde hace algún tiempo en Macondo, Aureliano se muestra siempre listo para rehacer los bultos y partir; por el contrario, su esposa siente que ha echado raíces:

“-No nos iremos, dijo ella. Nos quedaremos aquí porque es aquí donde hemos tenido un hijo.

“-No tenemos todavía un muerto, respondió él. No se es de ninguna parte hasta que no se tiene un muerto bajo tierra.”<sup>23</sup>

No sé si existieron diálogos semejantes en el Río de la Plata. Probablemente sí, y por esa razón Claudia García de Arcos, que vio morir en Buenos Aires a su esposo, el gobernador Alonso de Arce y Soria en 1714, decidió –junto con sus hijos– quedarse para siempre en Buenos Aires. Ella obtuvo como gracia compensatoria a su desgracia el cargo de tesorero de las Cajas reales de Buenos Aires para uno de sus hijos, Alonso de Arce y Arcos. Pero lo contrario también puede haber sido posible. Tal podría ser el caso de Manuel Sánchez de Cueto, comerciante llegado al Río de la Plata en 1752 y para quien las partidas de registro muestran una trayectoria ascendente. En 1766 se embarca para España junto con un bebé de pecho, una nodriza negra y un asistente para no volver. Sin embargo, M. Sánchez de Cueto no rompe sus vínculos con el Río de la Plata: hasta 1778 figuran en los registros de navíos envíos que le pertenecen o que lo tienen por destinatario, registrados por sus interlocutores rioplatenses. Posiblemente perdió, en 1766, a su esposa criolla, lo que podría haberlo decidido a volver a España. Si fuera el caso, entonces, los muertos tampoco ligan a nadie a una tierra.

Ciertos individuos realizaron estadas más o menos largas, únicas o repetidas en el Río de la Plata. Se los ve actuar en los registros de regreso como cargadores así como en los registros de pasajeros. En muchos casos, esos individuos figuran en los registros antes y/o después de su paso

<sup>22</sup> En este caso, lo que se puede esperar es la anulación del efecto “democratizador” que tuvo la presencia directa de los portugueses en la Banda Oriental en cuanto se refiere a la mayor accesibilidad al comercio de bienes ultramarinos y brasileños para un mayor número de interesados.

<sup>23</sup> Gabriel GARCÍA MÁRQUEZ. *Cien años de soledad*. Buenos Aires: Sudamericana, 1968, p. 18.

por el Río de la Plata, como interlocutor de cargadores que sí están en la región, es decir, que hay partidas registradas por un tercero pero a su cuenta y riesgo o para que le sea entregado lo registrado en España. Ello muestra que los vínculos entre los individuos que vivían en los extremos de la ruta marítima podían comenzar antes de que el europeo hiciera un viaje a América y que ese viaje podía tener como uno de sus resultados el refuerzo de los lazos existentes.<sup>24</sup>

También hay casos en los que se ve a un individuo por primera vez en los registros, realizando su primer y hasta su único viaje al Río de la Plata, pero que posteriormente continúa apareciendo vinculado a cargadores presentes en el Río de la Plata.

En otros casos, a partir de los registros se ve que a lo largo del tiempo hay individuos que permanecen y mueren en el Río de la Plata. Si los registros de navíos muestran una larga participación en los negocios por parte de esos inmigrantes, otras fuentes pueden mostrarlos ocupando cargos en el Cabildo de Buenos Aires o de Montevideo, en sus casamientos o en el nacimiento de sus hijos, en sus pleitos con sus vecinos, amigos y competidores, en la compra de una tierra. Ciertamente, el éxito completo no estaba al alcance de todos los inmigrantes, aún aquellos a los que se ve participando en los envíos a España. Los registros de regreso muestran, como vimos, que la participación en los intercambios ultramarinos estaba abierta a muchos más de los que se suponía y que ello no significa nada por sí solo.

No puedo definir el momento en que esos individuos, aún los más exitosos, renuncian al proyecto de volver a España ricos como Crespo (suponiendo, ciertamente, que tal proyecto formaba parte de los motivos que los llevaron inicialmente al Río de la Plata). Pero no parece muy osado afirmar que con bastante rapidez los recién llegados pasaron a estar estrechamente unidos con los “intereses locales”, sin dejar de colaborar con los de sus amigos y parientes que se quedaron en España y que, en muchos casos, posibilitaron su paso a América. Las explicaciones existentes sobre los caminos del ascenso social de los recién llegados a América insisten sobre la importancia de los casamientos con criollas pertenecientes a las familias de la elite. Esta alianza introduce entonces un elemento que no se toma habitualmente en consideración: el recién llegado une su destino al de su familia política y entonces cabe preguntarse hasta qué punto puede permitirse ser más fiel a los intereses de una casa de comercio peninsular. Hacerlo, a la larga, significaría traicionarse a sí mismo. De este modo, el mismo factor que en principio permitiría a las casas de comercio peninsulares instalarse en América llevaría en sí el efecto perverso que en el mediano plazo se presentaría bajo la forma de infidelidad del miembro expatriado.<sup>25</sup>

Sin embargo, hay una pregunta más de fondo: ¿tiene algún significado interrogarse sobre cuándo un individuo pasa a formar parte de los “intereses locales” en el siglo XVIII? La búsqueda de la existencia de grupos cuyo aglutinante sería el lugar de nacimiento y/o el de residencia lleva en sí la idea de la existencia de naciones, al menos en formación. Nada indica que se esté ante ese estado de diferenciación entre los reinos de Indias y los de España. La existencia de regionalismos culturales de fácil identificación ya en el siglo XVII en América resaltados por Ruggiero Romano (1993), no implica que se esté frente a procesos de gestación de naciones modernas. Menos aún ante actores económicos que, al momento de definir sus objetivos y estrategias, piensen en la existencia de una comunidad espacio-cultural hacia la cual deban ser fieles en el seno de la Monarquía Española. La prueba está dada, probablemente, por el trabajo que tuvieron los grupos dirigentes de los Estados surgidos de la caída de la Monarquía en América para dotarlos de una Nación. En el siglo XVIII los habitantes de los territorios de la Monarquía eran aún todos “españoles”<sup>26</sup>, con dife-

---

<sup>24</sup> En algunas oportunidades, una de las consecuencias de la visita al Río de la Plata es el cambio de interlocutor. Seguramente, al estar sobre el terreno se daba la oportunidad de conocer mejor a los comerciantes locales y elegir entre varios interlocutores posibles, cuando antes se debía negociar con quien proporcionara la red de relaciones.

<sup>25</sup> La administración española era bien consciente de esto y es por ello que prohibía, en principio, a sus funcionarios casarse con hijas del país. Del mismo modo, las actuales empresas multinacionales también saben que no es conveniente para ellas permitir que sus ejecutivos en expatriación tengan la ocasión de pasar a formar parte de los intereses de sus destinos. Ciertamente no pueden prohibirles que se casen con una hija o hijo del país, pero la posibilidad de la “traición” es evitada limitando la duración de las expatriaciones en puestos sensibles y prefiriendo a ejecutivos casados.

<sup>26</sup> Evidentemente, me refiero a quienes eran legalmente “españoles”, no olvido la presencia de los esclavos, indios y “castas”.



renciaciones, es verdad, entre vascos, gallegos, castellanos, catalanes, americanos, y las otras *patrias* españolas. Quienes investigan la formación de los Estados en Iberoamérica ven que la construcción de la nacionalidad “americana”, que precede en algunas décadas a las relacionadas con los estados particulares, no surge inmediatamente y sólo como respuestas a algunas de las necesidades de las guerras de independencia.<sup>27</sup> Se puede agregar que nunca vi en los documentos consultados otro gentilicio además del de “español”, sin la diferenciación entre “americano” y “peninsular”.

Sin embargo, se sabe que desde mediados del siglo XVIII, en España las Indias comienzan a ser pensadas en tanto que colonias. Entre los muchos ejemplos que se pueden citar sobre casos en que los habitantes de Buenos Aires y Montevideo se quedan perplejos ante las evidencias de ese cambio, se pueden elegir dos que muestran cómo la incorporación de algunas novedades -como el libre comercio- no impiden que los rioplatenses sigan funcionando dentro del marco del *pactismo*, de la indivisibilidad del reino y la igualdad de todos los súbditos (según su estamento) ante el rey. De modo más amplio, se observa la pertinencia de las explicaciones más recientes (y no tanto, cfr. R. Levene, 1951) sobre la naturaleza de los vínculos políticos durante el Antiguo Régimen en el mundo ibérico. En una de esas explicaciones, emergente del uso del análisis de redes de relaciones interpersonales, se ve surgir

“Una realidad corporativa anterior al «Estado» liberal, que no se puede comprender en términos de Estado, ni de separación de lo privado y lo público, ni de distinciones entre la sociedad y el Estado, ni de unidad política o territorial. Se trata, por el contrario, de un orden político plural, caracterizado por la diversidad de cuerpos, por la realidad de poderes plurales y policéntricos, por la yuxtaposición y la competencia de poderes diversos.”<sup>28</sup>

En 1777 el Cabildo de Buenos Aires se alarma ante un proyecto de una casa de comercio peninsular tendiente al establecimiento de un monopolio sobre el comercio de cueros. La corporación reacciona inmediatamente y recuerda a las autoridades cuál es la distinción entre “nosotros” y el “otro”. El proyecto presentado en España por José Antonio del Castillo proponía la creación de una compañía de comercio de cueros en el Río de la Plata con exclusión de los vecinos,

“Semejantes compañías sólo son buenas para Países extranjeros, pues como su fin es disfrutarlos con inmoderadas ganancias sin consideración al bien o al mal que puede resultarle al mismo País, no será reprehensible esta conducta en relación a un Dominio ajeno, pero no al propio, especialmente a esta Ciudad y Provincia que están en la Cuna de sus bellas ideas el libre comercio de sus frutos y producciones debajo del Poderoso auspicio de Su Excelencia.”<sup>29</sup>

Tres años antes, el gobernador de Buenos Aires había recibido orden del virrey de Lima para crear en la ciudad una aduana que tasaría en 9% la entrada de bienes ultramarinos y en 4% las ventas de bienes de producción local e importados. En casi todos los libros de historia consagrados al Virreinato del Río de la Plata el establecimiento de la aduana, así como la creación de la Audiencia o la libre comercialización de bienes introducidos por el Río de la Plata en dirección de los mercados altoperuanos, son puestos en pie de igualdad al momento de mostrar los signos de progreso y de elevación del estatus de la ciudad capital. La gente de la época no lo veía así. En primer lugar, porque a sus ojos no había razón alguna para comenzar a percibir almojarifazgos y alcabalas que no habían existido durante los 194 años de vida de Buenos Aires. En segundo lugar, porque tales derechos arruinarían el comercio, argumento justificado con plañidos conmovedores.<sup>30</sup> Pero lo que interesa aquí son los argumentos sobre los cuales los cabildantes creen poder basar su buen derecho frente a las nuevas tendencias del gobierno central. Esta *súplica* del Cabildo enumera todas las bases del *pactismo* y las expone con la misma convicción que podría haberlo hecho en tiempos de los Habsburgo.

La Biblia, san Agustín, el derecho de Partidas y el de los ayuntamientos de Castilla (que eran los de las Indias en ausencia de disposiciones particulares), la Recopilación de 1680 y los arbitristas

<sup>27</sup> Ver al respecto los numerosos escritos de José Carlos Chiaramonte.

<sup>28</sup> J. M. IMÍZCOZ BEUNZA, 1998, pp. 37-38. Traducción de FJ.

<sup>29</sup> ACUERDOS, Serie III, Tomo IV, 29-12-1777, pp. 164-165.

<sup>30</sup> Si restaran sólo estas fuentes para evaluar el comercio ultramarino en esta época, se debería concluir que la segunda mitad del siglo XVIII fue de aguda crisis en el Río de la Plata.

son convocados para recordar al Soberano que ante todo debe ser un buen príncipe. Un buen príncipe está siempre procurando el bien del conjunto de sus vasallos. Sin dudarlo, el Príncipe es bueno, pero ha tomado su decisión sin contar con todos los elementos de juicio necesarios; ante ello, la Ciudad pondrá en su conocimiento los elementos faltantes para que haga un segundo examen de la cuestión, aceptando, eso sí, que si luego del segundo análisis se mantiene la decisión original, ésta será cumplida.<sup>31</sup> Así queda expuesto en pocas palabras la formulación del derecho a *súplica* de una decisión real, el famoso *acato pero no cumpla*.

Probablemente el hecho más significativo de este asunto es que en todos los casos precedentes en los que el Cabildo apela al recurso de la *súplica* de una Real Cédula, le bastaba con sólo mencionar su derecho mediante una frase del estilo “El Cabildo de Buenos Aires interpone súplica a Su Majestad para suspender la aplicación de...”, sin sentir la necesidad de exponer las bases jurídicas e históricas del procedimiento. Ahora, los cabildantes creen necesario destinar más hojas a hacer un resumen del derecho de súplica que a la exposición de los argumentos en contra de la instalación de una aduana en Buenos Aires.

Posiblemente se daban cuenta de que estaban convirtiéndose en habitantes de una colonia y ya no de un reino: este texto quizás señale una resistencia al cambio. Y la resistencia aún era útil ya que lograron su objetivo. La aduana fue instalada más tarde, en un contexto en que los argumentos con los cuales el Cabildo logró rechazar el primer intento se volvieron en su contra.<sup>32</sup>

Por el momento, hasta la caída de la Monarquía, los rioplatenses de origen español (y los asimilados al grupo), se saben españoles, se sienten españoles y lo que es más importante, son tratados como tales por su rey, en tanto logran poner en funcionamiento el juego de pesos y contrapesos de los múltiples poderes coexistentes en el Antiguo Régimen. En ese contexto me esfuerzo por comprender sus estrategias para lograr la mejor inserción posible en las corrientes del comercio atlántico. De este modo, renuncio a buscar en el comercio español del Río de la Plata del siglo XVIII la existencia de otros intereses sectoriales que los que podrían surgir de las oposiciones entre grupos de comerciantes en los que la distribución espacial de las acciones podía extenderse a todos los territorios de la Monarquía. Esta dispersión se traducía en la existencia de redes cuyo centro podría haber estado en Andalucía. Pero no se trataba de un centro de poder sino de un centro de organización y de explotación de todos los componentes que ofrecía el conjunto del sistema (y sus intersticios), sobre la base de una interdependencia y no de una dependencia de un punto con respecto al otro. En última instancia, el contrabando no es un acto de resistencia y los contrabandistas nos son proto-héroes de la Independencia, sino individuos que hacen malabares con el marco institucional para alcanzar sus objetivos, como en toda sociedad y en todo tiempo.

---

<sup>31</sup> ACUERDOS, Serie III, Tomo III, 19-12-1774, pp. 187-213.

<sup>32</sup> La base de la resistencia del Cabildo en 1774, además de la “misericordia” reinante en Buenos Aires, era que la aduana de El Callao se justificaba porque se encontraba en el puerto de la capital virreinal. Los porteños aceptaban pagar derechos de aduana cuando sus acciones entraban en competencia directa con los comerciantes peruanos, es decir en la aduana seca que regulaba el acceso al Alto Perú. Pero, como desde 1750 toda introducción directa de bienes en el Alto Perú estaba prohibida, el comercio de Buenos Aires se reducía a su jurisdicción y a las provincias de Tucumán y Paraguay. Después de la creación del Virreinato del Río de la Plata la situación de invierte: serán los peruanos quienes no puedan acceder al Alto Perú y Buenos Aires, capital virreinal, deberá aceptar su aduana.

## CUADROS

**Cuadro 1.** Resumen general de las exportaciones del Río de la Plata. Circuito español. Particulares y Real Hacienda, 1720-1778. En pesos de 8 reales

	Cuentas particulares	Real Hacienda	Total
<b>Metales preciosos</b>			
<b>Plata</b>			
amonedada	40.301.395,518	2.990.360,938	43.291.756,456
labrada	773.055,188	88.207,750	861.262,938
en pasta	263.756,188	3.791,875	267.548,063
<i>Subtotal plata</i>	<i>41.338.206,893</i>	<i>3.082.360,563</i>	<i>44.420.567,456</i>
<b>Oro</b>			
amonedado	4.704.279,982	4.388,000	4.708.667,982
en pasta y labr.	1.383.538,180	1.600,000	1.385.138,180
<i>Subtotal oro</i>	<i>6.087.818,162</i>	<i>5.988,000</i>	<i>6.093.806,162</i>
<i>Subtotal metales</i>	<i>47.426.025,055</i>	<i>3.088.348,563</i>	<i>50.514.373,618</i>
<b>Producciones americanas</b>			
cueros	5.641.993,500	92.989,750	5.734.983,250
lana de vicuña	776.488,125	22.132,500	798.620,625
otros	489.347,360	505.120,000	994.467,360
<i>Subtotal prod. am.</i>	<i>6.907.828,985</i>	<i>620.242,250</i>	<i>7.528.071,235</i>
<b>Total</b>	<b>54.333.854,040</b>	<b>3.708.590,813</b>	<b>58.042.445,353</b>

**Fuente:** JUMAR, Fernando. *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. Tesis de doctorado, École des Hautes Études en Sciences Sociales, París, 2000, Cuadros A a I, Anexo 3, Capítulo V, Vol. II, 2ª sección, pp. 850-916.

**Cuadro 2.** Partidas de registro

	# partidas	Plata y oro pesos	%	Cueros pesos	%	Cueros unidades	%
<i>Partidas sin identificación del cargador</i>	490	3.845.064,731	8,11%	877.726,500	15,56%	501.559	15,49%
<i>Partidas separadas de las con cargador identificado</i>	11 Capellanes de navíos	6.670,063		2.229,500		1.274	
	290 Clero regular	1.201.362,368		25.569,250		14.611	
	114 Pasajeros	136.796,180					
	63 Ahorros sobre salarios	196.633,188		45.326,750		25.901	
	32 Oficiales y tripulación	89.224,500		8.088,500		4.622	
	100 Caja de soldadas	2.346.374,625		20.434,750		11.677	
	9 Cabildo de Buenos Aires	2.406,000		1.587,250		907	
	52 Testamentarias	143.071,500		43.132,250		24.647	
	3 Varia	2.432,750		87,500		50	
Subtotal	674	4.124.971,174	8,70%	146.455,750	2,60%	83.689	2,59%
<i>Partidas retenidas</i>	15.554	39.455.989,150	83,19%	4.617.811,250	81,85%	2.651.897	81,92%
<b>Total general</b>	<b>16.718</b>	<b>47.426.025,055</b>	<b>100%</b>	<b>5.641.993,500</b>	<b>100%</b>	<b>3.237.145,000</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** JUMAR, Fernando. *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. Tesis de doctorado, École des Hautes Études en Sciences Sociales, París, 2000, Cuadros A a I, Anexo 5, Capítulo V, Vol. II, 2ª sección, pp. 947-1154.

Cuadro 3. Distribución de los envíos

Tipos de envíos	# cargadores	% s/Tot carg	Val Tot envíos	Tot metales	%	% s/Val Tot	Tot cueros	%	% s/Val Tot
Sólo metales	1.298	77,45%	14.715.408,6485	14.715.408,6485	100,00%	33,39%			
Sólo cueros	153	9,13%	568.939,8750				568.939,8750	100,00%	1,29%
Metales y cueros	225	13,42%	28.789.451,8779	24.740.580,5029	85,94%	56,13%	4.048.871,3750	14,06%	9,19%
Total	1.676	100,00%	44.073.800,4015	39.455.989,1515		89,52%	4.617.811,2500		10,48%

--

**Cuadro 4**  
**Distribución según el contenido de las partidas en relación con el valor total de las partidas retenidas**

Contenido de las partidas	# Carg	%	Val tot envíos	Metales			Cueros					
				% s/val T	Cuenta propia	% s/val T	Cuenta terceros	% s/val T	Cuenta propia	% s/val T	Cuenta terceros	% s/val T
100% metales cuenta propia	443	26,43%	2.003.030,4737	4,54%	2.003.030,4737	4,54%						
Met. cuenta propia y 3º	276	16,47%	8.902.706,3836	20,20%	2.650.500,0062	6,01%	6.252.206,3774	14,19%				
100% met cuenta 3º	579	34,55%	3.809.671,7913	8,64%			3.809.671,7913	8,64%				
Subtotal envíos de metales	1.298	77,45%	14.715.408,6485	33,39%	4.653.530,4799	10,56%	10.061.878,1687	22,83%				
100 % met y cuer prop	12	0,72%	73.297,0000	0,17%	51.912,0000	0,12%			21.385,0000	0,05%		
100% met prop y cuer comb	3	0,18%	7.278,2500	0,02%	1.214,5000	0,00%			4.126,5000	0,01%	1.937,2500	0,00%
100% met prop y 100% cuer 3	4	0,24%	22.499,2500	0,05%	19.078,0000	0,04%					3.421,2500	0,01%
100% cuer prop y met comb	38	2,27%	4.186.925,3046	9,50%	661.063,5675	1,50%	3.329.998,2371	7,56%	195.863,5000	0,44%		
100% cuer prop y met 3	21	1,25%	188.851,6838	0,43%			107.273,5588	0,24%	81.578,1250	0,19%		
Met y cuer comb	49	2,92%	15.847,169,7425	35,96%	2.352.807,1875	5,34%	11.200.235,0967	25,41%	800.630,9167	1,82%	1.493.496,5417	3,39%
100% cuer 3 y met comb	40	2,39%	5.781.260,5968	13,12%	847.949,9596	1,92%	4.121.250,5122	9,35%			812.060,1250	1,84%
100% met 3 y cuer comb	13	0,78%	437.468,8830	0,99%			345.975,9663	0,78%	43.379,5833	0,10%	48.113,3333	0,11%
100% met y cuer 3	45	2,68%	2.244.701,1673	5,09%			1.701.821,9173	3,86%			542.879,2500	1,23%
Subtotal de env combinados	225	13,42%	28.789.451,8779	65,32%	3.934.025,2146	8,93%	20.806.555,2884	47,21%	1.146.963,6250	2,60%	2.901.907,7500	6,58%
100% cueros propia cuenta	99	5,91%	315.313,2500	0,72%					315.313,2500	0,72%		
Cueros cuenta porpia y 3º	13	0,78%	110.369,8750	0,25%					52.455,3750	0,12%	57.914,5000	0,13%
100% cueros cuenta 3º	41	2,45%	143.256,7500	0,33%							143.256,7500	0,33%
Subtotal envíos de cueros	153	9,13%	568.939,8750	1,29%					367.768,6250	0,83%	201.171,2500	0,46%
TOTAL	1.676	100,00%	44.073.800,4015	100,00%	8.587.555,6944	19,48%	30.868.433,4571	70,04%	1.514.732,2500	3,44%	3.103.079,0000	7,04%

**Cuadro 5**  
**Distribución según el contenido de las partidas en relación al valor total según se trate de envíos de metales preciosos, cueros o envíos combinados**

Contenido de las partidas	# Carg	%	Val tot envíos	Metales			Cueros					
				% s/val T	Cuenta propia	% s/val T	Cuenta terceros	% s/val T	Cuenta propia	% s/val T	Cuenta terceros	% s/val T
100% met cuenta propia	443	34,13%	2.003.030,4737	13,61%	2.003.030,4737	13,61%						
Met cuenta propia y 3º	276	21,26%	8.902.706,3836	60,50%	2.650.500,0062	18,01%	6.252.206,3774	42,49%				
100% met cuenta 3º	579	44,61%	3.809.671,7913	25,89%			3.809.671,7913	25,89%				
Subtotal envíos de metales	1.298	100,00%	14.715.408,6485	100,00%	4.653.530,4799	31,62%	10.061.878,1687	68,38%				
100 % met y cuer prop	12	5,33%	73.297,0000	0,25%	51.912,0000	0,18%			21.385,0000	0,07%		
100% met prop y cuer comb	3	1,33%	7.278,2500	0,03%	1.214,5000	0,00%			4.126,5000	0,01%	1.937,2500	0,01%
100% met prop y 100% cuer 3	4	1,78%	22.499,2500	0,08%	19.078,0000	0,07%					3.421,2500	0,01%
100% cuer prop y 100% met 3	38	16,89%	4.186.925,3046	14,54%	661,064	2,30%	3.329.998,2371	11,57%	195.863,5000	0,68%		
100% cuer prop y met comb	21	9,33%	188.851,6838	0,66%			107.273,5588	0,37%	81.578,1250	0,28%		
Met y cuer comb	49	21,78%	15.847,169,7425	55,05%	2.352.807,1875	8,17%	11.200.235,0967	38,90%	800.630,9167	2,78%	1.493.496,5417	5,19%
100% met 3 y cuer comb	40	17,78%	5.781,260,5968	20,08%	847,950	2,95%	4.121.250,5122	14,32%			812.060,1250	2,82%
100% met 3 y 100% cuer 3	13	5,78%	437.468,8830	1,52%			345.975,9663	1,20%	43.379,5833	0,15%	48.113,3333	0,17%
100% cuer 3 y met comb	45	20,00%	2.244.701,1673	7,80%			1.701.821,9173	5,91%			542.879,2500	1,89%
Sub total de env combinados	225	100,00%	28.789.451,8779	100,00%	3.934.025,2146	13,66%	20.806.555,2884	72,27%	1.146.963,6250	3,98%	2.901.907,7500	10,08%
100% cueros propia cuenta	99	64,71%	315.313,2500	55,42%					315.313,2500	55,42%		
Cueros cuenta propia y 3º	13	8,50%	110.369,8750	19,40%					52.455,3750	9,22%	57.914,5000	10,18%
100% cueros cuenta 3º	41	26,80%	143.256,7500	25,18%							143.256,7500	25,18%
Subtotal envíos de cueros	153	100,00%	568.939,8750	100,00%					367.768,6250	64,64%	201.171,2500	35,36%
TOTAL	1.676		44.073.800,4015		8.587.555,6944		30.868.433,4571		1.514.732,2500		3.103.079,0000	

Fuente: JUMAR, Fernando. *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. Tesis de doctorado, École des Hautes Études en Sciences Sociales, París, 2000, Cuadro I, Anexo 5, Capítulo V, Vol. II, 2ª sección, pp. 989-1154.

Cuadro 7. Participación de los cargadores en los envíos según el porcentaje de los envíos individuales sobre el total

Part. en los envíos	# carg.	Val de los envíos	Metales	Cueros	Met cuenta prop	Met cuenta 3°	Cueros cta prop	Cueros cta 3°
Menos de 1%	1.456	12.753.445,2677	11.361.278,2677	1.392.167,0000	3.406.396,2887	7.954.881,9790	595.664,1250	796.502,8750
Entre 1% y 4,99%	182	22.690.315,1021	20.600.357,5604	2.089.957,5417	4.326.059,7857	16.274.297,7747	542.165,9583	1.547.791,5833
5% y más	38	8.630.040,0317	7.494.353,3234	1.135.686,7083	855.099,6200	6.639.253,7034	376.902,1667	758.784,5417
Total	1.676	44.073.800,4015	39.455.989,1515	4.617.811,2500	8.587.555,6944	30.868.433,4571	1.514.732,2500	3.103.079,0000

Part. en los envíos	# carg.	% s/total
Menos de 1%	1.456	28,94%
Entre 1% y 4,99%	182	51,48%
5% y más	38	19,58%
Total	1.676	100,00%

% s/ totales anuales		Metales	Cueros
Metales		Propia cuenta	Cuenta 3°
Cueros		Propia cuenta	Cuenta 3°
Menos de 1%	89,08%	29,98%	70,02%
Entre 1% y 4,99%	90,79%	21,00%	79,00%
5% y más	86,84%	11,41%	88,59%
			33,19%
			66,81%

% s/ total general de los envíos	
Metales	Cueros
Menos de 1%	25,78%
Entre 1% y 4,99%	46,74%
5% y más	17,00%
Total	89,52%
	100,00%

Fuente: JUMAR, Fernando. *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. Tesis de doctorado, École des Hautes Études en Sciences Sociales, París, 2000, Cuadro I, Anexo 5, Capítulo V, Vol. II, 2ª sección, pp. 989-1154.

**Cuadro 8.** Participación de los cargadores en los envíos según la media de envíos anuales individuales y la participación global en los envíos.

Participación	Años	Media de envíos	# carg	Val de envíos/T	Metalas	Cueros	Met cta prop	Met cta 3°	Val cuer prop	Val cuer 3°
<b>0,001 a 0,99%</b>		a menos 1000	553	342.672,1881	291.566,9381	51.105,2500	107.274,7500	184.292,1881	34.578,2500	16.527,0000
		b 1000 a 4999	593	2.327.617,3571	2.005.218,3571	322.399,0000	835.414,6600	1.169.803,6971	200.534,2500	121.864,7500
		c 5000 a 9999	147	1.501.002,4038	1.307.418,2788	193.584,1250	577.455,3787	729.982,9001	92.871,6250	100.712,5000
		d 10000 a 39999	48	1.095.493,9933	895.227,4933	200.266,5000	425.472,5625	469.754,9308	44.656,5000	155.610,0000
	<b>a) 1 a 5</b>	1.341	5.266,785,9423	4.499,431,0673	767.354,8750	1.945.617,3512	7.216,3750	2.553,813,7161	372.640,6250	394.714,2500
		a menos 1000	5	22.104,8125	22.104,8125	26.909,7500	255.228,6875	552.919,0901	10.507,0000	16.402,7500
	<b>b) 6 a 10</b>	b 1000 a 4999	40	835.057,5276	808.147,7776	105.023,6250	163.601,9375	700.586,1360	37.371,2500	67.652,3750
		c 5000 a 9999	19	969.211,6985	864.188,0735	107.580,3750	76.141,1250	463.163,9393	64.338,7500	43.241,6250
		d 10000 a 39999	8	646.885,4393	539.305,0643	239.513,7500	502.188,1250	1.731.557,6029	112.217,0000	127.296,7500
		b 1000 a 4999	13	602.114,8860	481.417,3860	120.697,5000	138.880,3750	342.537,0110	64.447,2500	56.250,2500
<b>1 a 4,99%</b>		c 5000 a 9999	15	1.661.677,2096	1.628.952,2096	32.725,0000	299.679,5625	1.329.272,6471	11.095,0000	21.630,0000
		d 10000 a 39999	15	2.749.607,7518	2.517.731,8768	231.875,8750	520.030,8750	1.997.701,0018	35.264,2500	196.611,6250
	<b>c) 11 a 30</b>	43	5.013.399,8474	4.628.101,4724	385.298,3750	958.590,8125	3.669.510,6599	110.806,5000	274.491,8750	796.502,8750
		1.456	12.753.445,2677	11.361.278,2677	905.0000	3.406.396,2887	7.954.881,9790	905.0000		
	<b>a) 1 a 5</b>	a menos 1000	3	905.0000	905.0000	3.850,0000	15.040,1875	55.825,6875		3.850,0000
		b 1000 a 4999	13	74.715,8750	70.865,8750	54.021,6250	41.682,0000	82.690,0110	13.441,7500	40.579,8750
		c 5000 a 9999	13	178.393,6360	124.372,0110	297.532,8750	972.376,5487	1.838.238,9740	99.784,6250	197.748,2500
		d 10000 a 39999	87	3.108.148,3977	2.810.615,5227	109.623,5000	344.488,5900	457.211,1250	58.094,7500	51.528,7500
	<b>b) 6 a 10</b>	e 40000 a 99999	13	911.323,2150	801.699,7150	465.028,0000	1.373.587,3262	2.434.870,7976	171.321,1250	293.706,8750
		c 5000 a 9999	3	180.620,4828	180.620,4828	423.290,0000	22.541,8125	158.078,6703		
		d 10000 a 39999	19	3.139.479,4301	2.716.189,4301	435.031,0417	425.740,8125	2.163.933,0525	87.389,7500	335.900,2500
		e 40000 a 99999	6	3.024.704,9066	2.589.673,8650	858.321,0417	939.144,3750	4.547.339,4030	105.471,3333	416.949,4583
<b>5% y más</b>	<b>a) 1 a 5</b>		28	6.344.804,8196	5.486.483,7780	720.265,0000	1.491.066,4596	7.649.850,0153	249.250,7500	471.014,2500
		d 10000 a 39999	23	9.861.181,4749	9.140.916,4749	46.343,5000	522.261,6250	1.642.237,5588	16.122,7500	30.220,7500
		e 40000 a 99999	2	2.210.842,6838	2.164.499,1838	766.608,5000	2.013.328,0846	9.292.087,5741	265.373,5000	501.235,0000
		c) 11 a 30	25	12.072.024,1587	11.305.415,6587	2.089.957,5417	4.326.059,7857	16.274.297,7747	542.165,9583	1.547.791,5833
	<b>b) 6 a 10</b>	182	22.690.315,1021	20.600.357,5604	13.980,0000	6.149,5000	4.760,0000	9.220,0000	6.149,5000	
		b 1000 a 4999	7	20.129,5000	16.707,3125	38.180,0000	7.777,0000	8.930,3125	23.282,0000	14.898,0000
		c 5000 a 9999	3	54.887,3125	77.765,0313	16.086,5000	59.694,1250	18.070,9063	16.086,5000	
		d 10000 a 39999	3	93.851,5313	1.553.100,3841	299.389,9167	186.212,9325	1.366.887,4516	207.987,5833	91.402,3333
	<b>c) 11 a 30</b>	e 40000 a 99999	13	1.852.490,3008	1.343.083,0250	93.495,5000	165.436,1875	1.177.646,8375	253.505,5833	93.495,5000
		f 100000 y más	7	1.436.578,5250	3.004.635,7528	453.301,4167	423.880,2450	2.580.755,5078		199.795,8333
<b>Total</b>	<b>a) 1 a 5</b>	d 10000 a 39999	1	182.280,6875	178.020,6875	4.260,0000	5.000,0000	63.027,5625		4.260,0000
		e 40000 a 99999	1	415.123,4375	68.027,5625	347.095,8750	5.000,0000	241.048,2500		347.095,8750
	<b>b) 6 a 10</b>	2	597.404,1250	246.048,2500	351.355,8750	5.000,0000	103.411,6875	463.996,8163	8.783,2500	351.355,8750
		d 10000 a 39999	1	616.326,2538	567.408,5038	282.111,6667	322.807,8875	3.353.453,1293	114.613,3333	40.134,5000
		e 40000 a 99999	2	3.958.372,4835	3.676.260,8168	331.029,4167	426.219,3750	3.817.449,9456	123.396,5833	167.498,3333
	<b>c) 11 a 30</b>	3	4.574.698,7372	4.243.669,3206	855.099,6200	8.587.555,6944	30.868,433,4571	1.514.732,2500	376.902,1667	207.632,8333
		38	8.630.040,0317	7.494.353,3234	1.135.686,7083	8.587.555,6944	30.868,433,4571	1.514.732,2500	376.902,1667	758.784,5417
		1.676	44.073.800,4015	39.455.989,1515	4.617.811,2500	8.587.555,6944	30.868,433,4571	1.514.732,2500	376.902,1667	3.103.079,0000

Fuente: JUMAR, Fernando; Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778; Tesis de doctorado, École des Hautes Études en Sciences Sociales, París, 2000, Cuadro I, Anexo 5, Capítulo V, Vol. II, 2ª sección, pp. 989-1154.

### Bibliografía citada

- BIROCCO, Carlos María. «Comercio de mulas y producción rural. Miguel de Riblos, Tratante y hacendado de Buenos Aire». Segundas Jornadas de Estado, Sociedad y Economías en el mundo colonial, Museo Roca, Buenos Aires, agosto de 1993, mss.
- BIROCCO, Carlos María. «Fermín de Pesoa, liberto». S/d, mss.
- BIROCCO, Carlos María. «Historia de un latifundio rioplatense: las estancias de Riblos en Areco, 1713-1813». En: *Anuario de Estudios Americanos*, LIII-1, Sevilla, 1996, pp. 73-99.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo. «Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas de la creación del virreinato del Plata». En: *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, III, 1946, pp. 667-874.
- GALMARINI, Hugo Raúl. «La situación de los comerciantes españoles en Buenos Aires después de 1810». En: *Revista de Indias*, XLIV, 173, enero-junio de 1984, pp. 273-290.
- GALMARINI, Hugo Raúl. «Los españoles de Buenos Aires después de la revolución de mayo: la suerte de una minoría desposeída del poder». En: *Revista de Indias*, XLVI, 178, julio-diciembre de 1986, pp. 561-592.
- GELMAN, Jorge. *De marcanchifle a gran comerciante: los caminos del ascenso en el Río de la Plata colonial*. Sevilla: Universidad Nacional de Andalucía, 1996.
- IMÍZCOZ BEUNZA, J. M. «Communauté, réseau social, élites. L'armature sociale de l'Ancien Régime». En: CASTELLANO, Juan Luis y Jean-Pierre DEDIEU. *Réseaux, familles et pouvoirs dans le monde ibérique à la fin de l'Ancien Régime*. París: CNRS Éditions, 1998, pp. 31-66.
- JUMAR, Fernando. *Le commerce atlantique au Río de la Plata*. Tesis de doctorado, École des Hautes Études en Sciences Sociales, París, 2000, 2 Vols., 1184 p.
- LEVENE, Ricardo. «Las Indias no eran colonias». En: *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, año 27, v. 25, 1951, pp. 596-626.
- LEVENE, Ricardo. *Investigaciones acerca de la historia económica del virreinato del Plata*. 2ª edición corregida y ampliada. Buenos Aires: El Ateneo, 1952, 2 Vols. (1ª ed. 1927-1928).
- PÉREZ, Osvaldo y Virginia REY. «Francisco de Alzaybar ¿Un señor feudal capitalista del siglo XVIII?». Segundas Jornadas de Estado, Sociedad y Economías en el mundo colonial, Museo Roca, Buenos Aires, agosto de 1993, mss.
- PIETSCHMANN, Horst. «Los principios rectores de la Organización Estatal en las Indias». En: ANNINO, Antonio, L. CASTRO LEIVA y F. X. GUERRA (Dirs.). *De los Imperios a las Naciones: Iberoamérica*. Zaragoza: IberCaja, 1994, pp. 75-103.
- ROMANO, Ruggiero. *Coyunturas opuestas: la crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*. México: El Colegio de México - Fondo de Cultura Económica, 1993.
- SAGUIER, Eduardo R. *Mercado inmobiliario y estructura social. El Río de la Plata en el siglo XVIII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1993 (Col. Los fundamentos de las ciencias del hombre, 108).
- SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*. Río de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.
- SOCOLOW, Susan. *Los mercaderes del Buenos Aires virreinal. Familia y Comercio*. Buenos Aires: Ediciones de la Flor, 1988 (1ª ed. en inglés 1978).
- WALKER, Geoffrey. *Política española y comercio colonial. 1700-1789*. Barcelona: Ariel, 1979.